

Présenté par  
**Valérie PÉCRESSE**  
Présidente du conseil régional  
d'Île-de-France

**DIVERSES DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES 2024**

## Sommaire

<a href="#">EXPOSÉ DES MOTIFS</a> .....	3
<a href="#">PROJET DE DÉLIBÉRATION</a> .....	9

## EXPOSÉ DES MOTIFS

<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>3</b>
<b>EXPOSÉ DES MOTIFS.....</b>	<b>4</b>
<b>1. MAINTIEN DU PRODUIT DE LA TAXE ADDITIONNELLE SPÉCIALE ANNUELLE.....</b>	<b>4</b>
<b>2. RECONDUCTION DU TARIF DE LA «TICPE GRENELLE».....</b>	<b>5</b>
<b>3. UNE BAISSSE DU RENDEMENT DE LA TAXE SUR LES CARTES GRISES QUI CONDUIT À UNE AUGMENTATION DU TARIF AU SERVICE DE MESURES ÉCOLOGIQUES PLUS EFFICACES ET NOTAMMENT LES TRANSPORTS EN COMMUN DU QUOTIDIEN.....</b>	<b>6</b>
<b>4. UNE NOUVELLE RÈGLE D'AMORTISSEMENT POUR LA PRIME D'ÉMISSION RELATIVE AUX EMPRUNTS OBLIGATAIRES.....</b>	<b>7</b>

Ce rapport a pour objet :

1. pour l'année 2024, l'adoption des deux dispositions fiscales régionales suivantes :
  - la reconduction du produit de la taxe additionnelle spéciale annuelle (TASA) ;
  - la reconduction de la majoration sur le tarif de taxe intérieure sur les consommations de produits énergétiques (TICPE) « Grenelle », TICPE désormais appelée « fraction perçue en métropole sur les produits énergétiques, autres que les gaz naturels et les charbons ».

Comme les années précédentes, ces dispositions sont inchangées.

2. à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, le relèvement du tarif de la taxe régionale sur les cartes grises, compte tenu d'une baisse persistante du rendement de cette ressource et afin de financer des mesures écologiques régionales plus efficaces ;
3. l'adoption, à compter de 2023, d'une nouvelle règle d'amortissement, précisée par la nomenclature budgétaire et comptable M57, relative à la prime d'émission des emprunts obligataires.

\*

## 1. Maintien du produit de la taxe additionnelle spéciale annuelle

Le réseau de transports francilien constitue un élément essentiel du développement économique et social de notre région. Il est à ce titre une préoccupation majeure des pouvoirs publics et tout particulièrement de notre institution.

Dans le cadre du protocole du 19 juillet 2013 conclu avec l'Etat pour concrétiser les engagements liés au Nouveau Grand Paris<sup>1</sup>, la Région a obtenu l'affectation à son budget, à compter de 2015, de deux nouvelles ressources fiscales dédiées à ces investissements, qui ont été adoptées en décembre 2014 dans le cadre de la loi n° 2014-1654 de finances pour 2015.

L'article 77 de cette loi de finances a prévu la création au profit de la région d'Île-de-France, pour un total d'environ 140 M€ par an :

- d'une « taxe additionnelle spéciale annuelle » plafonnée à 80 M€<sup>2</sup> ;
- d'une « taxe annuelle sur les surfaces de stationnement »<sup>3</sup>, dont le produit pour la Région a été plafonné à 66 M€ à compter de 2019, en application de l'article 166 de la loi de finances initiale pour 2019 et de l'article L. 4414-5 du code général des collectivités territoriales.

La loi affecte le produit de la taxe additionnelle spéciale annuelle (TASA) en section d'investissement du budget régional, « en vue de financer les dépenses d'investissement en faveur des transports en commun ».

C'est également le cas pour la seconde taxe, la taxe annuelle sur les surfaces de stationnement (TASS) mais pour celle-ci, c'est la loi qui en fixe l'assiette et les tarifs. Sa mise en œuvre, dès 2015, n'a donc pas requis de délibération du conseil régional.

---

<sup>1</sup> Le Gouvernement avait rendu publics en mars 2013 ses arbitrages relatifs au calendrier de réalisation du Grand Paris Express et à sa complémentarité avec la modernisation et le développement du réseau de transport au quotidien, regroupés dans un seul et même projet : le Nouveau Grand Paris.

<sup>2</sup> Article 1599 quater D du code général des impôts.

<sup>3</sup> Article 1599 quater C du code général des impôts.

Pour ce qui est de la TASA, impôt de répartition codifié à l'article 1599 *quater* D du code général des impôts, la région doit adopter un produit de taxe pour l'année N par délibération prise avant le 31 décembre N-1, dans la limite d'un plafond fixé à 80 M€.

Le produit fixé pour l'année N doit être notifié aux services fiscaux avant la fin de l'année N-1. Une fois adopté, le produit est donc garanti à ce niveau. Le texte prévoit que le produit est réparti entre toutes les personnes assujetties à la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) et à la cotisation foncière des entreprises (CFE) dans les communes de la région Île-de-France, proportionnellement aux recettes que chacune de ces taxes a procurées l'année précédente à l'ensemble de ces communes et à leurs établissements publics de coopération intercommunale situés dans le ressort de la région Île-de-France<sup>4</sup>.

Selon la simulation de l'année précédente que le service de la fiscalité directe locale de Paris (DGFIP) avait pu réaliser à partir des bases fiscales 2022, les taux additionnels s'établissaient pour la TFPB à 0,202 % pour un produit de 54,84 M€ (71 % du produit total), et pour la CFE à 0,301 % pour un produit de 22,11 M€ (29 % du produit total), soit un total de 76 959 831 €. Cette diminution du produit ainsi calculé était la conséquence de la baisse de 50 % des valeurs locatives des locaux industriels (cf. article 29 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021).

Afin d'atteindre le plafond de 80 000 000 € voté par la région pour 2023, une dotation compensatrice a été versée pour un montant de 3 040 169 €. Cette dotation compensatrice est figée et est inscrite en section de fonctionnement, comme cela a été précisé par la DGFIP.

Par la présente délibération, il est proposé, comme chaque année, de **maintenir le produit de la TASA au niveau du plafond fixé par la loi, soit 80 millions d'euros**. Les montants 2023 seront donc reconduits au budget 2024, à savoir 76 956 831 € en recette d'investissement, et 3 040 169 € en recette de fonctionnement.

Cette disposition fait l'objet de l'article 1 de la présente délibération.

\*

## 2. Reconduction du tarif de la «TICPE Grenelle»

Depuis 2005, les régions se sont vu attribuer diverses fractions de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE, ex-TIPP) afin de financer les charges transférées au titre de divers transferts de compétences, ainsi que pour l'exercice de leurs compétences en matière de formation professionnelle.

Au sein de cet ensemble, la modulation de TICPE « Grenelle », créée par l'article 94 de la loi de finances pour 2010, a accordé aux conseils régionaux, à compter de 2011, une faculté de majoration des tarifs de TICPE applicables dans chaque région. Ainsi, en vertu de l'article 265 A *bis* du Code des douanes, les conseils régionaux et l'assemblée de Corse peuvent majorer le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finals sur leur territoire, dans la limite de 0,73 euros par hectolitre pour les

---

<sup>4</sup> A compter des impositions établies au titre de 2019, les recettes que la taxe foncière sur les propriétés bâties a procurées sur le territoire de la Ville de Paris sont minorées de la part que cette taxe aurait procurée si le taux départemental d'imposition de l'année 2018 avait été appliqué.

A compter des impositions établies au titre de l'année 2021, le produit réparti, en 2020, entre les personnes assujetties à la taxe foncière sur les propriétés bâties et celles assujetties à la cotisation foncière des entreprises, pour les locaux évalués selon les dispositions de l'article 1499 [du code général des impôts], est pris en charge, pour moitié, par l'Etat. Le produit de la taxe est minoré de ce dernier montant.

A compter des impositions établies au titre de 2022, les recettes de taxe foncière sur les propriétés bâties des communes à prendre en compte pour réaliser cette répartition sont minorées du produit que cette taxe aurait procuré si le taux départemental d'imposition de l'année 2020 avait été appliqué.

supercarburants et de 1,35 euros par hectolitre pour le gazole.

Les recettes issues de cette majoration, que la Région a adopté chaque année, restent comme précédemment « *exclusivement affectées au financement d'une infrastructure de transport durable, ferroviaire ou fluvial, mentionnée aux articles 11 et 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement* » ou à « *l'amélioration du réseau de transports urbains en Île-de-France* »<sup>5</sup>.

La présente délibération se fonde, à compter de l'exercice 2024, sur la nouvelle réglementation applicable, et donc sur l'article L.312-39 du code des impositions des biens et services (CIBS). A noter que **si l'unité de mesure évolue, la majoration votée demeure identique aux années précédentes.**

L'article 7 de l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021 portant partie législative du code des impositions des biens et services (CIBS) abroge certaines dispositions du code des douanes, dont l'article 265 A bis, les éléments ayant été repris à l'article L.312-39 qui dispose que **dorénavant ces tarifs peuvent faire l'objet de majorations régionales, dans la limite de 1,35 euros par mégawattheure pour la catégorie fiscale des gazoles et de 0,821 euros par mégawattheure pour les essences** (ce qui équivaut à 0,73 euros par hectolitre pour les supercarburants et de 1,35 euros par hectolitre pour le gazole, conformément à l'article 2-7 de l'arrêté du 13 décembre 2022 constatant divers tarifs et seuils de régime d'impositions relatifs au CIBS).

Comme les années précédentes, il est proposé ainsi de confirmer par la présente délibération le maintien de la majoration du tarif régional de « *fraction perçue en métropole sur les produits énergétiques, autres que les gaz naturels et les charbons* » à hauteur des montants suivants :

- 1,35 €/MWh pour la catégorie fiscale des gazoles. Ce tarif correspond à 1,35 euro par hectolitre mentionné dans l'ancien article 265 A bis du code des douanes abrogé ;
- 0,821 €/MWh pour la catégorie fiscale des essences. Ce tarif correspond, à 0,73 euro par hectolitre, s'agissant du supercarburant et de l'E10, prévu à l'article 265 A bis du code des douanes désormais abrogé.

Cette disposition fait l'objet de l'article 2 de la présente délibération.

\*

### **3. Une baisse du rendement de la taxe sur les cartes grises qui conduit à une augmentation du tarif au service de mesures écologiques plus efficaces et notamment les transports en commun du quotidien**

Depuis 2018, le rendement de la taxe régionale sur les cartes grises ne cesse de décroître, avec une baisse moyenne annuelle sur 4 ans de - 8,5 % pour la Région Ile-de-France. Cette situation résulte d'une part, d'un niveau de ventes de véhicules neufs en net retrait et d'autre part, du renforcement des incitations à l'achat de véhicules propres ou dits propres<sup>6</sup>. Cette nette baisse moyenne annuelle s'est accentuée sur les deux derniers exercices 2021 et 2022 (avec - 12 % entre 2020 et 2022, soit -77,8 M€ pour notre Région).

L'ampleur de cette perte de recettes pour les Régions est sans doute amenée à croître au cours des prochaines années, en lien avec les zones à faibles émissions mobilité (ZFE), l'interdiction programmée de la vente de voitures neuves à moteur thermique dans l'Union européenne et le développement continu et soutenu du parc automobile électrique qui en découle. D'où la proposition de la Cour des comptes, dans son rapport publié le 12 octobre 2022, « *le financement*

<sup>5</sup> Extension du périmètre par l'article 34 de la loi de finances rectificative n° 2011-900 du 29 juillet 2011.

<sup>6</sup> Les véhicules électriques représentaient au global près de 10 % des ventes de voitures particulières neuves en 2021, contre 1,9 % en 2019. Régions de France estime que la perte cumulée de recettes depuis 2020 correspondant à l'exonération de droit de taxe sur les immatriculations pour les véhicules électriques, s'élève à 120 M€

*des collectivités territoriales : des scénarios d'évolution* », de transférer cette ressource à l'Etat, au profit d'une autre ressource pour les Régions comme une part de l'impôt sur les sociétés ou une fraction supplémentaire de TVA. Proposition reprise par Régions de France en vue du PLF 2024.

Le constat global de manque de dynamisme des recettes régionales conduit la majorité des Régions à revoir leur politique fiscale pour financer des mesures écologiques bien plus efficaces :

- **en supprimant l'exonération facultative en faveur des véhicules dits propres ;**
- **en augmentant le tarif régional.**

Cette tendance devrait se poursuivre, d'après les échanges au sein de Régions de France.

**Pour la Région Île-de-France, il est proposé une augmentation du tarif de 46,15 euros à 54,95 euros. Cette hausse permettrait de revenir au niveau de recettes de 2019.**<sup>7</sup> Conformément à l'article L. 421-9 du code des impositions des biens et des services, les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux sont exonérés de la TRCG.

Le produit 2024 de TRCG est estimé ainsi à 358,5 M€ (contre 356,8 M€ en 2019). Ce niveau correspond au niveau de rendement moyen de la taxe constaté sur la période 2009-2019.

Ces ressources supplémentaires seront dédiées à l'amélioration des transports y compris le plan route.

Cette disposition fait l'objet de l'article 3 de la présente délibération.

\*

#### **4. Une nouvelle règle d'amortissement pour la prime d'émission relative aux emprunts obligataires**

Dans le cadre des émissions obligataires réalisées par la Région, il est fréquent que l'obligation soit émise au-dessous du pair, c'est-à-dire du prix nominal fixé ; le coupon offert aux investisseurs étant à un prix arrondi, conformément à la pratique de marché.

Cet écart correspond à la prime d'émission (ou « *reoffer* »), qui permet d'ajuster, usuellement à la baisse, la rémunération (le « coupon ») de l'émission obligataire, taux payé annuellement par la Région aux investisseurs.<sup>8</sup>

Jusqu'en 2022, cette prime était comptabilisée en charges de fonctionnement dans les comptes de la Région. En application de l'instruction budgétaire et comptable M57, appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, et dans la perspective de la certification, cette prime doit désormais être comptabilisée en investissement, sur le chapitre 923 « Dettes et autres opérations financières », compte 169 « Primes de remboursement des obligations » et doit faire l'objet d'un amortissement via une opération d'ordre budgétaire (débit du compte 6861 « Dotations aux amortissements des primes de remboursement des obligations » et crédit du compte 169 « Primes de remboursement des obligations »).

Il est proposé d'amortir nos primes d'émission sur la durée des emprunts émis, arrondie au nombre d'années entières (par exemple, sur l'émission de 2023, une maturité de 8 ans et 3 mois

<sup>7</sup> A noter que la moyenne de la puissance fiscale, sur le premier semestre 2023, est de 7 « CV » sur l'ensemble des immatriculations neuves. Le coût moyen du certificat d'immatriculation, pour la part régionale, passerait ainsi de 323,05 euros à 384,65 euros (soit +61,60 euros sur un coût d'achat moyen de 30 000 euros).

<sup>8</sup> Par exemple, dans le cas de l'émission obligataire réalisée en janvier 2023 (600 M€), le prix « *reoffer* » à l'émission a été fixé à 99,561%, demandant de la part de la Région le paiement des 0,439 % restants du nominal, dès le jour de la transaction, soit 2 634 000 € (*prime d'émission*).

sera amortie en 8 ans), à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année qui suit celle de l'émission de l'emprunt, et dans la limite de la durée maximum d'emprunt votée par le conseil régional (30 ans actuellement).

Cette disposition fait l'objet de l'article 4 de la présente délibération.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**La présidente du conseil régional  
d'Île-de-France**



**VALÉRIE PÉCRESSÉ**



## PROJET DE DÉLIBÉRATION DU 16 NOVEMBRE 2023

### DIVERSES DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES 2024

Le conseil régional d'Île-de-France,

**VU** la Constitution, notamment son article 72-2 ;

**VU** la loi organique n°2004-758 du 29 juillet 2004 prise en application de l'article 72-2 de la Constitution relative à l'autonomie financière des collectivités territoriales ;

**VU** le code général des collectivités territoriales ;

**VU** l'ordonnance n°2021-1843 du 22 décembre 2021 portant partie législative du code des impositions sur les biens et services et transposant diverses normes du droit de l'Union européenne ;

**VU** le code général des impôts ;

**VU** le code des douanes ;

**VU** le code de l'urbanisme ;

**VU** le code de la santé publique ;

**VU** la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;

**VU** la loi n°2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005, notamment son article 84 ;

**VU** la loi n°2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006, notamment son article 112 ;

**VU** la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, notamment ses articles 11 et 12 ;

**VU** la loi n°2009-1673 du 30 décembre 2009 de finances initiale pour 2010 et notamment ses articles 50 et 94 ;

**VU** la loi n°2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative pour 2010 et notamment son article 5 ;

**VU** la loi n°2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010 ;

**VU** La loi n°2011-900 du 29 juillet 2011 de finances rectificative pour 2011 et notamment son article 34 ;

**VU** la loi n°2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances initiale pour 2015 et notamment son article 77 ;

**VU** la loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances initiale pour 2016 ;

**VU** la loi n°2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016 et notamment son article 89 ;

**VU** la loi n°2018-1317 du 30 décembre 2018 de finances initiale pour 2019, notamment son article 166 ;

**VU** la loi n°2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances initiale pour 2020 et notamment son article 60 ;

**VU** la loi n°2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances initiale pour 2021 et notamment son article 29 ;

**VU** la loi n°2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances initiale pour 2023 ;

**VU** la délibération n° CR 117-11 du 17 novembre 2011 portant diverses dispositions fiscales ;

**VU** la délibération n° CR 2019-071 du 21 novembre 2019 portant diverses dispositions financières ;

**VU** la délibération n° CR 2022-076 du 13 décembre 2022 portant budget primitif 2023 de la région Île-de-France ;

**VU** l'arrêté du 13 décembre 2022 constatant divers tarifs et seuils de régime d'impositions relatifs à certaines impositions sur les biens et services, notamment son article 2.7 ;

**VU** l'avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional ;

**VU** la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et approbation du règlement relatif aux méthodes comptables et durées d'amortissement ;

**VU** l'avis de la commission des finances et des fonds européens ;

**VU** le rapport n°CR 2023-055 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

**Article 1 :**

Conformément à l'article 77 de la loi de finances initiale pour 2015 et à l'article 1599 quater D du code général des impôts, décide de maintenir le produit de la taxe additionnelle spéciale annuelle pour 2024 à 80 millions d'euros.

**Article 2 :**

Décide de maintenir, pour l'année 2024, la majoration du tarif de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, prévue à l'article L. 312-39 du code des impositions des biens et services à hauteur de :

- 1,35 €/MWh pour la catégorie fiscale des gazoles. Ce tarif correspond à 1,35 euro par hectolitre mentionné dans l'ancien article 265 A *bis* du code des douanes abrogé ;
- 0,821 €/MWh pour la catégorie fiscale des essences. Ce tarif correspond, à 0,73 euro par hectolitre s'agissant du supercarburant et de l'E10 prévu à l'article 265 A *bis* du code des

douanes désormais abrogé.

Cette reconduction est destinée à financer les projets contribuant à l'amélioration du réseau de transports en Ile-de-France, conformément à l'article 34 de la loi de finances rectificative du 29 juillet 2011, ainsi que les projets listés aux articles 11 et 12 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, conformément à l'article 94 de la loi du 30 décembre 2009 de finances pour 2010.

**Article 3 :**

Décide de fixer, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, le tarif de la taxe régionale sur les certificats d'immatriculation de véhicules, à 54,95 euros par cheval vapeur fiscal.

**Article 4 :**

Décide de compléter l'annexe 1 au règlement relatif aux méthodes comptables et durées d'amortissement, avec les modalités d'amortissement des primes d'émission, conformément au tableau joint en annexe à la présente délibération.

Ajoute un article 3.6 au règlement relatif aux méthodes comptables et aux durées d'amortissement rédigé comme suit :

« **3.6 : Amortissement des primes d'émissions obligatoires** : L'amortissement des primes d'émission est réalisé sur la durée des emprunts émis, arrondie au nombre d'années entières, à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année qui suit celle de l'émission de l'emprunt. La durée des emprunts est soumise à la durée maximum d'emprunt votée par le conseil régional. »

**La présidente du conseil régional  
d'Île-de-France**

**VALÉRIE PÉCRESSE**